

Saab 9-7X 2005–09

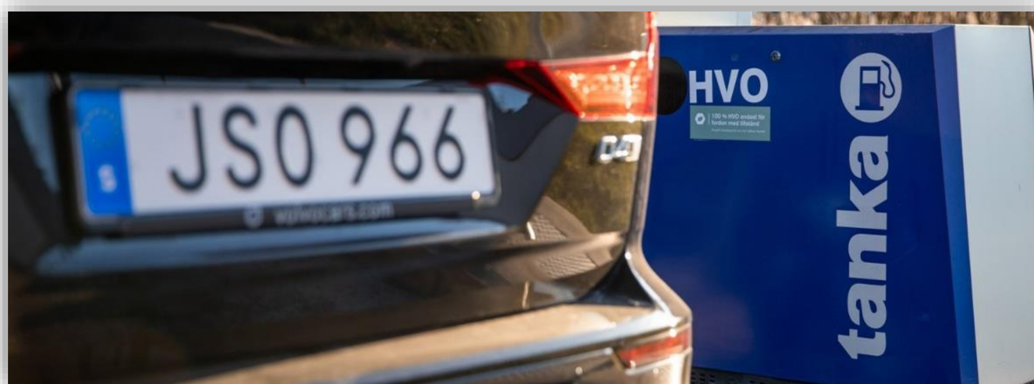
NEVS-brevet	**måndag 15 april**
Föregående	**fredag 12 april**

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

1. Volvo ger klartecken till att tanka HVO100 i deras bilar

Mattias Rabe 4 april 2019

Försöken med HVO100 i Volvo-taxibilar föll väl ut och nu säger Volvo att det för vem som helst är fritt fram att tanka det fossilfria bränslet i märkets bilar.



Under våren 2018 inledde Volvo Cars ett projekt tillsammans med Taxi Göteborg som gick ut på att köra ett hundratal bilar, främst V90 med D3- och D4-motorer, på HVO100. Det hela fortlöpte så pass bra att Volvo under hösten meddelade att samtliga taxibolag i Sverige fick tanka den förnyelsebara biodieseln i D3-, D4- och D5-versionerna av S90 och V90 modellår 2018 och framåt samt V60 modellår 2019 och framåt.

Nu, sex månader senare, har Volvo fått ett rejält kvitto på att HVO100 fungerar i märkets motorer. Därför meddelar de i dag att det nu är fritt fram för privat- och tjänstebilsbilister att tanka HVO100.

– Vi är nöjda med de goda resultaten från provningen med taxiflottor i Sverige. Därför kan vi släppa HVO100-bränslet fritt även för privat -och tjänstebilskunder, säger Mats Andersson som är Vice President för Propulsion Power Systems på Volvo Cars.

Modeller godkända för HVO100

HVO100 blir dock inte tillgängligt till samtliga dieseldrivna Volvo-modeller utan endast de SPA- och CMA-bilmodeller som nu finns i produktion, det vill säga XC90 från 2015, S90, V90, V90 Cross Country från 2016 och framåt, XC60 från 2017, V60, V60 Cross Country från 2018 och framåt samt XC40 från 2018 och framåt. Äldre bilar med samma modellbeteckning får inte tankas med HVO100.

– Vi ser det som mycket positivt att vi nu kan erbjuda de kunder som har en dieseldriven Volvobil bland de aktuella modellerna att kunna tanka ett fossilfritt alternativ. Dessa bilar har ett bränslesystem anpassat för HVO100-bränslets lite annorlunda egenskaper, säger Mats Andersson.

Lägre utsläpp

Den HVO100 som är godkänd för tankning ska vara klassad enligt den europeiska bränslestandarden för paraffinisk diesel EN15940.

HVO100 sänker utsläppen av koldioxid med 85-90 procent. HVO, som står för Hydrerad Vegetabilisk Olja, ingår även i vanlig diesel men i betydligt mindre mängd än i HVO100 där 100 står för hundraprocentig andel HVO.

ALLT OM BILAR

2. Elon Musk – nu har du väl ändå sålt din själ

Av Jan-Erik Berggren

Publicerad 9 apr 2019 15:09

EU tvingar ner snittutsläppen av koldioxid från varje biltillverkare till 95 gram från och med 2021. Men FCA-koncernen, med bilmärken som Fiat, Chrysler och Jeep, planerar att köpa sig fria från EU:s höga böter med hjälp av Elon Musks nollutsläppsbilar från Tesla. Jag tycker att det är helt fel.



Elon Musk säljer Teslas utsläppsrätter till Fiat/Chrysler-koncernen så att de kan släppa ut mer utan att få böter.

Jag har på kort tid träffat bilchefer från Mercedes, Ford, BMW, Seat och Kia. Alla har vittnat om att EU:s nya nivå på 95 gram CO2/km i snitt per såld bil från upptar en stor del av planeringen och kalkyleringen. EU:s tuffare regler börjar gälla redan 2020. Varje tillverkare har sina egna mål och till att börja med kommer fem procent av de bilar som släpper ut mest inte att räknas in i snittet.

Enligt branschtidningen Automotive News är EU:s böter hela 95 euro per gram CO2 över snitt-värdet, 95 gram, multiplicerat med antalet sålda bilar under åren 2020 och 2021.

LÄS MER: Fiat/Chrysler köper Teslas utsläppsrätter

Utsläppen ökade 2018

Enligt analysföretaget JATO var snittutsläppen i 23 marknader i EU 120.5 gram under 2018. Att jämföra med 118,1 gram året innan. Förklaringen är att andelen dieselbilar går ner och tillver-karna har inte lyckats möta det tappet med att sälja fler laddhybrider. Att bilköparna köper större suvar anses också som en stor anledning till ökningen.

FCA-gruppen pekas av investeringsbanken UBS ut som en koncern som kommer att få svårt att möta sina krav på 91,8 gram i snitt. Daimler, som säljer fler stora bilar, har ett krav på EU på 102,8 gram från och med 2021.



Helt fel, tycker Expressens Jan-Erik Berggren.

Ford, som nyligen bytt strategi och vill satsa mer på stora suvar, anses få svårt att nå ner till sin gräns.

JATO Dynamics har gjort en prognos som säger att EU kan tvingas skriva ut bötesbelopp på cirka 340 miljarder kronor till bilbranschen på grund av höga CO2-värden. Det betyder kraftigt minska lönsamhet för flera stora biltillverkare i Europa.

Det är med den bakgrunden som FCA-koncernen vill bilda lag med nollutsläppsbilarna från Tesla. Genom att betala Tesla kan de klara EU:s krav och slippa böter. Hur mycket FCA-gruppen får betala Tesla är inte känt.

LÄS MER: Renault gör som Porsche och slutar med dieslar

Elon Musk hjälper till att öka utsläppen

Jag tycker att det här rymmer två fel:

1) Det borde förstås inte gå att få tillgodoräkna sig andra tillverkares utsläpp, inte med mer än att de på något vis bildar en allians.

2) Elon Musk, som jobbat så hårt för att vi ska rädda miljön med hjälp av elbilar, subventionerar av någon anledning FCA-koncernen. Därmed hjälper Elon Musk till att öka CO2-utsläppen i Europa. Och vad var då egentligen meningen med hela elbilssatsningen? Var det inte att faktiskt rädda klimatet?

Tydligen har tidigare både Honda och Toyota hjälpt FCA-koncernen i USA och det pratas om fler heliga och oheliga allianser för att klara EU:s tuffa krav.

Analysfirman PA Consulting gissar att Ford och FCA-gruppen kommer att missa EU:s krav på 95 gram. De tror att VW-gruppen och PSA-koncernen, med märken som Peugeot, Citroën, DS och Opel, kommer att ligga precis på gränsen. Toyota, Volvo och Renault-Nissan-Mitsubishi uppges räddas av en allt högre andel hybrider.

Förutom de rena kostnaderna, som bara i viss mån kan läggas över på bilköparna, kommer prestigeförlusten att få böter att bli kännbar för flera tillverkare.

Jan-Erik Berggren

ALLT OM BILAR

3. Vad är billigast i längden – elbil eller bensinbil?

Av Lasse Swärd Publicerad 9 apr 2019 09:22

Fräcka former, kul att köra, och lagom stor för den mindre familjen. Elbilen Hyundai Kona Electric är en av årets mest spännande nyheter. Synd bara att samma bil med vanlig motor är så mycket billigare. Hur ska en privatköpare kunna räkna hem en sådan skev kalkyl?



Kona Electric är en eldriven suv
som klarar närmare 40 mil på en laddning om man kör försiktigt.

Många vill köra elektriskt, men få privatpersoner har råd att köpa en ny elbil. En jämförelse mellan eldrivna Kona och bensindrivna Kona visar hur stort påslaget blir – närmare 200 000 kronor.

Den eldrivna versionen finns i två utföranden. Vad som skiljer är storlek på batteri och därmed räckvidd. Det större batteriet rymmer 64 KWh med energi och klarar uppemot 45 mil på full laddning. Det mindre batteriet har 39 KWh och en räckvidd på upp till 29 mil.

Hyundai tror att de flesta kunder väljer det större batteriet. Grundpris: 409 900 kronor. Med högsta utrustningsnivån Premium blir det 444 900 kronor. På den här nivån är det mest företag som handlar.

Visserligen ingår det mesta i utrustningsväg, men det är mycket pengar för en förhållandevis liten bil – 4,1 meter lång och med känsla i inredningen som en lägre prissatt standardbil. Vad som kostar är den elektriska drivlinan med batteriet som den absolut tyngsta posten.

Hur mycket extra blir tydligt när man jämför med bensindrivna Kona. Med starkaste bensin-motorn 1,6 T-GDI (177 hk) och Premiumpaketet blir det 249 900 kronor. (Grundpris för minsta motorn är 164 900 kr). Fyrhjulsdrift ingår. Elbilen driver enbart på framhjulen. Bensinbilen får dra släp, det får inte elbilen.



Här testar vi den mot en bensindriven Hyundai Kona.

Prisskillnaden blir här 195 000 kronor till elbilens nackdel. Hur ska en privatkund kunna motivera det strikt ekonomiskt?

TEST: Räckvidd som en Tesla i Hyundais nya elbil Kona Electric

Bättre för elbilen på längre sikt

Ser man kalkylen på längre sikt blir den lite ljusare för elbilen. Efter sex månader får köparen tillbaka 60 000 kronor i klimatbonus. Då är skillnaden 135 000 kronor.

Laddar du mest hemma blir milkostnaden låg, runt två kronor beroende på elavtal. Men då behöver du installera en laddbox för runt 10 000 kronor. (En batteribil ska inte långladdas i vanligt garageuttag).

Bensinversionen kostar runt 11 kronor per mil. Kör du 2 000 mil per år blir det 22 000 kronor. Elbilen vinner solklart denna rond med sina cirka 4 000 kronor. Nu har skillnaden redan första året minskat till 127 000 kronor. Efter tre år och 6 000 mil är vi nere på 91 000 kronor.

I fordonsskattesystemet bonus malus gynnas elbilen av lägsta möjliga årliga skatt: 360 kronor. Bensinversionen straffas för sina höga utsläpp av koldioxid på 158 gram/km. Det ger 5 976 kronor per år under de första tre åren. Det är närmare 18 000 kronor till bensinbilens nackdel.

Efter tre år är skillnaden nere på 74 000 kronor.

Elbilen blir 3.800 kronor billigare att serva de första 6 000 milen, dock inte billigare att försäkra, snarare aningen dyrare.

Då har vi pressat skillnaden till 70 000 kronor. Nu kommer avgörandet: restvärdet. Är det nu elbilen visar sin framtidsstyrka?

Låt oss göra ett tidshopp till våren 2022. Bilarna har rullat lika långt, 6 000 mil och är lika väl servade och omhändertagna.

Vilken tror du lockar flest svar på din annons? Elbilen eller bensinbilen?



Förarmiljön är lättöverskådlig. Enkelt och funktionellt.

Ingen vet med säkerhet, men det mesta tyder på att elbilen är mer värd, sannolikt betydligt mer i förhållande till bensinbilen. Förklaringen är allt hårdare utsläppskrav i EU, som kommer ge en allt högre grad av elektrifiering. Fossila bränslen fasas gradvis ut.

Mängden förnybara drivmedel är begränsad, vilket gör att förbränningsmotorn pressas från flera håll. Flera tillverkare har redan beslutat att inte utveckla fler generationer dieslar. Näst i tur står bensinmotorn. Det tvingar fram en växande marknad för elbilar.



Elmotorn gör bilen snabb och rolig att köra.

TEST: Succébetyg för rymliga och säkra elbilen Kia e-Niro

Bensinbilen åker på stryk i klimatronden

Men, och här kommer den - faktorn som ändå kan stjälpa kalkylen för elbilen: morgondagens modeller blir väsentligt billigare än dagens. Volkswagen har sagt att deras kommande elbilar ska kosta som en välutrustad Golf diesel. Seat, som ingår i VW, ska ta fram ännu billigare varianter.

Det betyder att värdet på din eldrivna Kona kommer att sättas i relation till vad en ny motsvarande elbil då kostar, inte vad du gav för den som ny. Dagens tumregel om att halva bilens värde är kvar efter tre år och 6 000 mil gäller då plötsligt inte längre. Inte på långa vägar.

Det gör att värdefallet i kronor sannolikt blir mycket mer kännbart för elbilen än för bensinbilen, även om den tappar långt mer i procent.

Det ska betonas att jämförelsen hittills endast gällt kronor och ören. Väger man in även miljö- och klimateffekter åker bensinbilen naturligtvis på storstryk.

Den som köper en ny bensinbil i dag gör det med vetskapen att det blir en resa på finalen. Den som väljer en elbil – ja för den har resan bara börjat. Men inträdesbiljetten är allt annat än billig!

FAKTA HYUNDAI KONA ELECTRIC

Miljö

Koldioxidutsläpp: 0 gram/km.
Elförbrukning: 15,4 kWh/100 km.
Miljöförmåner: Ja, 60 000 kronor i klimatbonus, nedsatt förmånsvärde som förmånsbil.

Ekonomi

Pris: Från 409 900 kronor. Högsta utrustningsnivån Premium: 444 900 kronor.
Årlig fordonsskatt: 360 kronor.
Bränslekostnad 2 000 mil/år: beror på elavtal och i vilken utsträckning bilen laddas vid externa stationer.
Servicekostnad 4 år/6 000 mil: 6 926 kronor.
Garantier: Nybil 5 år, vagnskada 3 år, batteri: 8 år, genomrost 12 år, lack 5 år, assistans 5 år.

Teknik

Elmotor: 204 hk, 395 newtonmeter.
Batterikapacitet: 64 kWh.
Laddtid: Typ 2 32A: 9 tim 35 min.
Snabbladdning: Ja, CCS.
Räckvidd: 449 km.
Drivning: Framhjulsdrift.
Växellåda: automat.
Acceleration 0–100 km/tim: 7,6 sekunder.
Toppfart: 167 km/tim.

Mått/vikt

Längd/bredd/höjd: 418/180/157 centimeter.
Bagagevolym: 332-1 114 liter.
Tjänstevikt: 1 760-1 818 kg.
Maximal släpvagnsvikt: ej godkänd för drag.

ViBilägare

4. Etanolbilen gör comeback – Ford satsar på E85

Publicerad 2019-04-09 10:20

Text Fredrik Diits Vikström

För första gången på ett år finns en ny etanolbil till salu i Sverige. Ford gör en nysatsning på E85.



Ford Kuga Ecoboost E85 försvarar etanolens ställningar.

Våren 2018 meddelade Volkswagen att modellen Golf Multifuel utgår ur sortimentet och därmed försvann den sista etanolbilen som såldes i Sverige.

Mycket talade för att bränslet som med politiskt stöd gjorde succé i mitten av 2000-talet – toppåret 2008 såldes nästan 60 000 etanolbilar – sjöng på sista versen.

Men nu gör E85-bilen comeback. Ford tror på en renässans och lanserar en etanolversion av mellanstora suven Kuga. Fler modeller ska vara på väg.

Bilens bensinmotor på 1,5 liter och 150 hästkrafter anpassas för etanoldrift redan i fabrik. Motorn är flexifuel och kan alltså även drivas av bensin.

Ford påpekar att problemet med höga sulfatnivåer i etanolen inte finns längre och dagens bränslepriser och skatteregler innebär lägre kostnader för en E85-bil.

Märkets svenska informationschef Erik Lindham hoppas att satsningen kan ge ringar på vattnet.

– Vi hoppas att fler märken ska följa efter oss, säger han.

Fredrik Diits Vikström

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

5. I.D. Roomzz till Shanghai – börjar säljas 2021

Peter Klemensberger 3 april 2019

Volkswagens sjätte bil i I.D.-familjen ska visas upp under bilsalongen i Shanghai. 2021 ska den debutera på den kinesiska marknaden.



Volkswagens elektriska I.D.-familj får en ny medlem: I.D. Roomzz. Konceptet ska täckas av under bilsalongen i Shanghai som håller öppet 16 till 24 april.

Precis som de fem tidigare I.D.-bilarna bygger Roomzz på MEB-plattformen men märkligt nog är bilen den första suven i familjen även om I.D. Crozz från 2017 delvis kvalar in i segmentet i egenskap av crossover.

I.D. Roomzz ska bjuda på en nyskapande interiör design som bland annat omfattar en helt ny säteskonfiguration, nya typer av material och anpassningsbart ljus. Bilen ska nå nivå 4 när det kommer till autonom körning, den kan alltså framföras utan aktiv förare.

Bilen må vara ett koncept men ska ge en inblick i vad som kan väntas av den serieproducerade versionen som kommer 2021 och då först i Kina.



Ovan ser du alla I.D.-bilar. Från vänster till höger är de:
I.D. Buggy, I.D. Buzz, I.D. Vizzion I.D. Roomzz I.D. Crozz I.D. Concept (Neo) I.D. R



6. Volkswagen Passat nummer 30 miljoner – största mellanklassaren i världen

Av Pär Brandt, Publicerad 2019-04-05, 13:29

Det tog 46 år men nu är VW Passat uppe i 30 miljoner exemplar. Bilen, en Passat GTE ladd-hybrid, rullade av bandet 3 april.



Volkswagen har nyligen firat 45-årskalas för Golf och nu är det dags för tårta igen. VW Passat nummer 30 miljoner har nämligen rullat av bandet i Emden-fabriken och det blev en Sports-combi GTE lackade i Pyrit Silver Metallic.

Volkswagen Passat började tillverkas 14 maj 1973 i Wolfsburg och med 30 miljoner producerade exemplar är det ett världsrekord i mellanklassen.

Stoltheten var påtaglig hos Ralf Brandstätter, Chief Operating Officer på Volkswagen:

"Passat är en av Volkswagens viktigaste och mest framgångsrika bilar, sedan lanseringen för snart 46 år sedan har 30 miljoner kunder visat förtroende för denna Volkswagen-modell. Detta har gjort Passat till en av de största i världen. Vi på Volkswagen är mycket stolta över denna framgångsrika modell som fortsätter vara måttstocken för sin klass."

Andreas Tostmann, styrelseledamot hos Volkswagen AG med ansvar för produktion, tillade:

"I dag tillverkas Passat i tio fabriker på tre kontinenter, för fler än 100 marknader. Det gör Passat till en verklig bästsäljare globalt."

Den uppgraderade, 8:e generationen av den europeiska Passat lanseras i Sverige under september (preliminärt). Den uppgraderade Passat GTE får en längre räckvidd på 55 kilometer, enligt WLTP-normen (motsvarar 70 kilometer enligt gamla NEDC-cykeln).

Sedan starten 1973 har det rullat ut drygt 365.000 exemplar av Passat. Sett till volym är Passat bara passerat internt av Golf (35 miljoner exemplar) och båda har alltså tillverkats i fler exemplar än klassiska Bubblan (VW Typ 1), som det byggdes 21,5 miljoner av.



VW Golf var en stor händelse och sågs som mycket modern, jämfört med föregångaren Typ 1. Men Passat kom faktiskt ett år innan Golf presenterades och ska rätteligen ses som den modell som inledde Volkswagens moderna resa och fantastiska tillväxt. På bilden första årsmodellen från 1973.



Här är hela historien om Ferdinand Porsche – ett geni inom bilindustrin



Volkswagen Golf fyller 45 år – succémodellen som räddade VW i sista stund



Volkswagen Folkvagn fyller 70 år – produktionen startade i december 1945



7. Prov: Mercedes E300de – bättre än Volvo V90 T8?

Av Joakim Dyredand

Publicerad 2019-04-10, 06:23

Volvo lade ner diesel-laddhybridspåret. Nu plockar Mercedes upp den bollen och först ut är E-klass. Och Mercedes stoppar inte bara in ett batteri och en elmotor – utan det kryllar av funktioner specifika för diesel-laddhybriden.



I profil avslöjas laddhybridversionen av EQ Power-emblem på framskärmarna.

Detta ingår i provkörningen:

- Test av den elektriska räckvidden.
- Genomgång av de tekniska hjälpmedlen.
- Hur står den sig mot Volvo V90 T8?

Nu är det upp till bevis. Trots koncernens enorma resurser har de elektrifierade modellerna från Mercedes inte imponerat hittills. Förra generationen bensinladdhybrider av C, E, S, CLC och GLE gav på tok för kort elektrisk räckvidd, runt 33 km enligt NEDC.

Och den helt elektriska versionen av förra generationen B-klass, som bland annat inte var kompatibel med snabbladdning, kändes verkligen som en alldeles för snabbt hopsnickrad produkt.

Nu tar man nya tag under samlingsnamnet EQ, implementerat på Formel 1-bilarna redan 2017 och snart även aktuellt för den helelektriska suvmodellen EQC.

Laddhybridfamiljen kommer under 2019 att bestå av varianter på C-klass, E-klass och S-klass. För den senare är det bara bensinladdhybrid som gäller men för C- och E-klass kommer laddbara versioner i kombination med både bensin och diesel. Observera att E-klass bensinladdhybrid endast är aktuell som sedanmodell.



Den stora skärmen i mitten är inte av pektyp, som i A-klass och GLC. Vredet på kardantunneln fungerar dock bra. Skärmen är så pass stor att vänstra delen skyms av ratten för vissa förare.

Här och nu kör vi E300de. Kombinationen diesel och laddhybrid är marknadens uddafågel, i dagsläget är den enda konkurrenten Audi Q7 e-tron – och den modellen är dessutom inte beställningsbar (igen) förrän senare under året.

Däremot lanserade Volvo denna kombination redan 2013 i form av V60 D6 Plug-In Hybrid, senare med efternamnet Twin Engine och då också i D5-utförande. Modellerna försvann under 2018, när V60 generationsväxlade. Redan från start uppgavs snittförbrukningen till 1,8 l/100 km (48 g CO_2/km) och den elektriska räckvidden till 50 km.

Det har gått några år sedan Volvodrivlinan utvecklades men det som förvånar är att E 300 de har nästan identiska siffror. Och all data går att jämföra, Mercedes har nämligen inte redovisat sin förbrukning enligt den nya normen WLTP. Visst, E-klass är ett nummer större än V60, men något framsteg hade jag räknat med.



Pinsamt dålig batteripaketering.
Bagagevolymen minskar från 640-1 820 till 480-1 660 liter på laddhybridversionen.

Observera att när Mercedes väljer att istället redovisa WLTP-siffror kommer skatten att gå upp och bonusen ner (på nyregistrerade exemplar). Provkörningsbilen kommer i alla fall att få en bonus på 23.348 kronor och den har en årsskatt på 1.204 kronor.

Volvo har sagt att det inte är aktuellt med fler dieslar med Twin Engine-teknik. Dylika bilar skulle bli för dyra eftersom en oljebrännare är mer kostsam att utveckla och rena (jämfört med en bensinare) vilket ger ett högre pris ut till kund. Ett intressant svar, speciellt eftersom Mercedes E300de har ett lägre grundpris än Volvo V90 T8 Twin Engine (618.900 kronor)!

På förarplats i E300de är det inte mycket som avslöjar bilen som en laddhybrid. Vid menyvredet på mittkonsolen noteras en extra knapp. Med den växlas mellan lägena Hybrid, E-Mode, E-Save och Charge. Precis som i de flesta laddhybrider. Det sedvanliga vippreglaget för körlägesprogrammen sitter bredvid.

Bilen har laddats över natten i redaktionsgaraget, nu tänker vi se hur den presterar på vår laddhybridslinga som används när vi gör tester.



Föregående bensinladdhybrid hette E350e, den uppdaterade versionen heter E300e trots att den är starkare. Dieselns de på slutet kan skapa lite förvirring i löpande text...



Även denna generationen laddhybrider från Mercedes har laddluckan på stötfångaren. En illa vald plats. En enkel parkeringsskada kan innebära dyra reparationskostnader.

Ombordladdaren är för övrigt vattenkyld och har en kapacitet på 7,4 kW, det dubbla mot V90 T8 och Passat GTE som tar maximalt 3,7 kW. Med en laddbox tar en full laddning (10–100 procent) 1,5 timmar.

Tidigare under provkörningsveckanhar bilen angett runt 37 km efter full laddning. Nu nollställs samtliga färddatorer och plötsligt är räckvidden 50 km. Spännande, men är det verklighetstroget?

Utomhustemperaturen är 3,5 grader och Stockholm bjuder på lätt duggren. Ganska snart hörs hur luftvärmepumpen går igång för att hålla kupétemperaturen i schack och räckvidden sjunker initialt fort. Se diagrammet för fler detaljer. Tur för testet att det inte var kallare, Mercedes har valt att låta förbränningsmotorn starta om det är -3 grader eller kallare, även om batteriet är fullt.

Mercedes nya batteri har en kapacitet på 13,5 kWh, mot tidigare 6,4 kWh. Tyvärr har batteripaketet inte minskat i volym och för detta blir bagagevolymen lidande. Som tillval finns ett hårt extragolv som ger en plan, men högst begränsad lastyta. Detta har Kia, Volvo och VW löst betydligt bättre.



Körningen sker i läge Comfort. Mercedes har kvar sin kluriga teknik som, när du har släppt gasen, lägger på lätt broms för energiåtervinning när du kommer ikapp framförvarande bil.

Med en destination inmatad i navigatorn och/eller med farthållaren aktiv tillkommer en mängd funktioner: Acceleration före backar, hastighetsjustering inför ny hastighet på vägavsnittet och exakta växlingar med mera. Navigationen ser till att eldriften kommer till nytta i tätbebyggda områden istället för att slösas på lands- eller motorväg. Till och med partikelfiltret har en speciell reningsprocess anpassad för laddhybriden.

I elektriskt läge finns ett motstånd i gaspedalen, precis där föraren passerar läget för att förbränningsmotorn måste startas. Likaså, vid körning i Eco-läget kommer ett litet knack i pedalen för att tipsa föraren om att det är lämpligt att släppa gasen och frirulla, till exempel om man kommer ikapp framförvarande, närmar sig en korsning eller når ett nedförslut.



Det är en imponerande mängd funktioner som tillförts, inte bara ett batteri och en elmotor liksom. Men det hade varit fint om man lagt krut på grundläggande köregenskaper.

I likhet med andra laddhybrider lider även E300de av en okänslig bromspedal i glappet mellan energiåtervinning och att de fysiska bromsbeläggen anläggs. Det krävs också en finkänslig fot vid igångsättning, elmotorn ger 440 Nm direkt vilket kan ge obekväma startryck. Detta blir extra tydligt vintertid. Med all kraft på bakhjulen får antispinnsystemet ett styvt jobb.

Mercedes har kommit ikapp när det gäller elräckvidd, nu måste man bara fixa en bättre paketering som inte gör bagageutrymmet litet och svårutnyttjat. Fyrhjulsdrift vore också bra, i likhet med V90 T8 och kommande BMW 530e xDrive Touring.

LADDHYBRIDSLINGAN

Temperatur 3,5 grader		
Kilometer	Snittförbrukning/100 km	Räckvidd
0	–	50
5	33,1 kWh	40
10	28,7 kWh	29
15	31,8 kWh	18
20	30,9 kWh	12
25	28,9 kWh	9
30	26,8 kWh	6
35	26,1 kWh	2

Motorn startar	
Kilometer	38,1 km
Snittförbrukning	25,8 kWh/100 km
Snittfart	33 km/h

MERCEDES E 300 de

TEKNISKA DATA

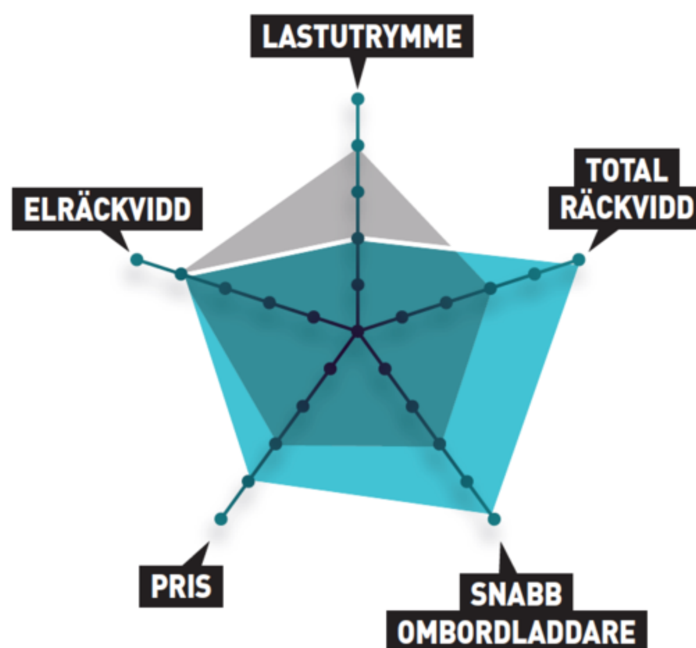
MOTOR: R4, turbo, diesel/laddhybrid, 1 950 cm³, 194 hk vid 3 800 r/min, 400 Nm vid 1 600 r/min. Elmotor 90 kW (121 hk), 440 Nm. Systemeffekt 306 hk/700 Nm. 9-stegad automatlåda, bakhjulsdrift.

KAROSS: L/b/h 4 933/1 852/1 474 mm. Axelavstånd 2 939 mm. Tjänstevikt 2 210 kg. Bagagevolym 480–1 660 l.

PRESTANDA: 0–100 km/h 6,0 sek. Toppfart 250 km/h. Förbrukning 1,7 l/100 km/h. CO_2 44 g/km.

PRIS: 606 900:–. Aktuell nu.

PERSONLIGHET



MERCEDE E 300 de
VOLVO V90 T8

SUMMERING

BÄST: Tyst dieselmaskin, fin fjädringskomfort och bra grundpris.

SÄMST: Svårdoserade bromsar och ryckig igångsättning.





Joakim Dyredand

ALLT OM BILAR

8. TEST: Porsche 911 cab är fenomenal på vägen

Publicerad 4 apr 2019 16:23

Porsche 911 har blivit, större, snabbare, bättre och dyrare. Vi är i Grekland för att se om vi tappar hakan när 911 tappar taket. En sak är i alla fall säker – körkänslan är det inget fel på.



FILM: https://www.expressen.se/tv/livsstil/allt-om-bilar-1/allt-om-bilar-provkor-nya-porsche-911-cab/

Med ett enkelt knapptryck på mittkonsolen fälls suffletten ner. Operationen tar tolv sekunder och ger ljus och livar upp insidan av både undertecknad och helt nya Porsche 911 cabriolet. Solen lyser med sin frånvaro men det är svårt att missa den nya interiören. Teknologin är tagen från Panamera och Cayenne men mängden knapparna är avsevärt mycket mindre vilket gör det enklare att ta till sig.

Designen skiljer sig dock desto mer från de större Porscharna, mycket är inspirerat av tidigare generationer 911. Varvräknare är en av de detaljerna från förr och är fortfarande analog och centralt placerad i mätarklustret, så klart. Den smala vita nålen rycker till när jag vrider om start-knappen till vänster om ratten. Numera är nyckellöst system standard på alla 911:or och start-knappen ser ut som en integrerad nyckel.

Nya 911 har fått fler hästkrafter

Samtidigt som nålen till varvräknaren vaknar till liv ryter det till baktill. Det här är ju den största fördelen med en cabriolet, att få höra motorljudet helt ofiltrerat! Dånet härstammar från en dubbelturboladdad sexcylindrig boxermotor som för det mesta är samma som kom i och med ansiktslyftet av förra generationen. Porsche har mest pillat på turboaggregaten och resultatet är 450 hästkraften och 530 Nm! En ökning med 30 enheter vardera.



Det är en Carrera S jag sitter i och bara Carrera utan S är långsammare. Vanliga Carrera är inte här än utan det är Carrera S som är första versionen av generation 992, den åttonde i ordningen. Carrera ryktas komma till sommaren och en snygg effektsiffra vore väl 400 hästkrafter? Då skulle den tidigare effektskillnaden på 50 hk bestå.

Med den lilla rakapparats-liknande växelväljaren på mittkonsolen lägger jag i Drive och lägger hotellet bakom mig. Den nya växelväljaren har fått kritik men jag tycker den funkar bra förutom att jag saknar funktionen att tippa spaken åt sidan för att växla mellan automat och manuellt läge. Nu måste jag i stället trycka på en knapp, vanesak absolut men det måste gått att göra den

Fenomenal körkänsla i Porsche 911

Initialt känns det här som gamla 911:an trots den helt nya interiören. Med blicken på vägen är det ur världen. Körkänslan var det aldrig något fel på hos föregångaren och nya Porsche 911 är fenomenal. Styrkänslan är ruskigt bra och framvagnen ger ett förtroendeingivande grepp!

992:an har blivit mycket bredare än föregångaren, vilket känns. Porsche har kompensera att bilen blivit bredare har styrningen blivit elva procent mer direkt och krympt omkretsen på ratt och resultatet är riktigt bra! Förutom att den mindre ratten nu täcker bildskärmarna som ramar in den analoga varvräknaren. Med ”Sport-Chrono”-vredet på ratten lägger jag i Sport och fäller ner högerfoten. Rumpan kickar direkt ut som en GT2 RS (700 hästarsmonstret av förra generationen). Blixtsnabbt och ESP släpar någon millisekund innan räddningen kommer, en gnutta obehag rusar genom kroppen men främst är det förvåning som är den stora känslan. Körläget är som sagt i sport men antisladdknappen har jag låtit vara. Borde då inte Porsche 911 vara så smart så den känner av innan det börjar spinna baktill?

”Jisses vad det går”

Men jisses vad det går… 450 hästkrafter är i dag inget märkvärdigt för en sportbil men det här är en snabb bil! Aldrig känner jag att kraften är otillräcklig, snarare tvärtom. Kraft är kul men behöver någon verkligen så här mycket effekt i en cabriolet? Det är inte särskilt kul att köra nedcabbat i över 70 km/h, det bara blåser och väsnas (observera att det här är en högst personlig uppfattning). Och upp till 70 km/h kommer den här 911:an på en löjligt kort tid.

En mer jämförbar accelerationsmätning än 0-70 km/h är det klassiska måttet 0-100 km/h. Och den sprinten görs på 3,9 sekunder för Carrera S utan prestandahöjande paketet: ”Sport Chrono”. Lägg till det (24 300 kronor) och den tiden kapas med två tiondelar (tack vare att launch control ingår i ”Sport Chrono”), lägg till fyrhjulsdrift (70 000 kronor) och den kapas ytterligare en tia.



Det är inte bara tack vare den kraftfullare motorn som nya Carrera S har blivit onödigt snabb, 911:an har nu en ny åttaväxlad dubbelkopplingslåda. Alltså en växel mer än tidigare. Nya lådan är det inget fel på förutom i stadstrafik i normalläget. Lådan ligger på en onödigt hög växel och verkar ha 1000 r/min som målbild. Vilket inte bara gör den seg, med de justerbara avgasspjällen i öppet läge vibrerar det obehagligt i örongångarna.

Den kritvita provkörningsbilen har det 27 200 kronor dyra sportavgassystemet och symfonin som kommer ur de två stora ovala slutrören är bra under mer aktiv körning. Men långt ifrån det fantastiska ljudet som Porsche boxersexor utan turbo kan ge ifrån sig. Att nuvarande Carrera S är turboladdad går inte att missa. Ljuden från de dubbla aggregaten hörs tydligt både under uppladdning men mest utmärkande är dumpventilen. Det kvittrar nästan som när Mitsubishi Lancer och Subaru Impreza fortfarande körde rally-VM!



Längs kustvägarna strax utanför landets huvudstad är det absolut njutbart med den bara solen över huvudet som ger hårbottnen en fin bränna. Men självklart får livet inte vara för bra - regnet börjar droppa. Bra att taket kan fällas upp i farter upp till 50 km/h! Det är dock ingen nyhet 991:an kunde även den manövrera suffletten i samma farter.

Med taket på blir det väldigt mörkt men samtidigt väldigt tyst, skönt! Huvudutrymmet är imponerande bra och alla, möjligtvis inte basketspelare, kan vara lugna. Sikten bakåt är ingen höjdare med taket nere men med locket på är sikten genom bakrutan irriterande dålig. Litet plåster på såren är att Porsche bjuder alla 911 cabriolet-köpare på gratis backkamera. Annat som kommer bli störande för köparna är alla nya skrymslen som kommer samla skit och damm. Den nya rakapparaten på mittkonsolen sitter på en upphöjnad där glipan är tillräckligt bred för att samla skräp och samtidigt tillräckligt djup för att bli svår att göra ren. Mittkonsolen och instrumentbrädan sitter nu inte ihop utan har en glipa där det redan nu, i provkörningsbilen, var riktigt dammigt. De här gäller inte specifikt för 911 cabriolet utan även vanliga 911. Lösningen på det första problemet kan komma i och med den manuella lådan som kommer i början på nästa år.

När vi ändå är inne på köpare finns det en elefant i rummet. För att kunna fälla taket i 911 blir merkostnaden 130 000 kronor vilket ger bakhjulsdrivna och taklösa Carrera S ett frånpris på 1 285 000 kronor. Ingen billig bil men likväl en förbaskat bra körupplevelse!

Rivaler

Mercedes-AMG GT Roadster

Dubbelturboladdad V8 på 476 hk. Mercedes är mer brutal men inte lika välstämd som 911 cabriolet.

Pris: 1 370 000 kronor.

Audi R8 Spyder V10 quattro

En riktig dyrgrip men R8 är betydligt snabbare med sina 570 hk. Sen är det ljudet… V10:an är svårslagen på den punkten.

Pris: 1 751 500 kronor.



Köregenskaper

Nya 911:an är sällsynt exakt och förmedlar en väldigt otroligt bra känsla i ratten. En bil som är skönare att köra är svår att hitta!



Säkerhet 

Hur Porsche 911 presterar i krocktest kommer vi med största sannolikhet inte få reda på. Men Porsche har bra assistanssystem i form av bland annat adaptiv farthållare, filhållningsassistent, adaptiva strålkastare och mörkerkamera. Dock förvånas vi av att antisladdsystemet tillåter bakvagnen glida ut.



Design 

Återhållsam men stilren och elegant. Bakdelen ser mindre klumpig ut i verkligheten.



Komfort 

En av de bekvämaste sportbilarna som finns. 911 klarar av dålig väg förvånansvärt bra och stolarna är kanske marknadens bästa.

Ekonomi 

Nya 911 är dyrare än föregångaren och priset är högt. 1 285 000 kronor för en Carrera S cabriolet är saftigt.

Totalt: 18 av 25.

PORSCHE 911 CABRIOLET

Miljö

Koldioxidutsläpp: 208 gram/km.
Bensinförbrukning: 0,91liter/100 km.
Miljöförmåner: Ej bonusberättigad.

Ekonomi

Pris: 1 285 000 kronor.
Årlig fordonsskatt: 11 326 kronor.
Servicekostnad 3 år/6 000 mil: Ingen uppgift.
Garantier: Nybil 2 år, vagnskada 0 år, genomrostningsgaranti 12 år.

Teknik
Motor: sex cylindrar, 3,0 liter, 450 hk vid 6 500 varv/min, 530 Nm vid 2 300-5 000 varv/min.
Drivning: bakhjulsdrift.
Växellåda: 8-växlad automat, dubbelkopplingslåda.
Acceleration 0-100 km/h: 3,9 sekunder.
Toppfart: 306 km/h.

Mått/vikt
Längd/bredd/höjd: 452/185/130 centimeter.
Bagagevolym: 132 liter.
Maximal släpvagnsvikt: 0 kilo.
Läs mindre





Feber

9. Spana in FCA:s enorma samling med italienska bilar

av Bobby Green 2019-04-05 kl 17:00

Det här är Heritage HUB



***FILM*: https://youtu.be/mw6SKNdqCfw**

FCA har något som de kallar för Heritage HUB och det är en stor lokal på 15.000 kvadratmeter fylld med italienska bilar - både klassiker och andra som betytt mycket för koncernen. På 60-talet byggde man växellådor i lokalen och den är numera renoverad till sin forna glans och huserar även restaureringsprogrammet man erbjuder sina kunder.



Lancia Flaminia Sport 3C 1962–64

Klassiker

10. Fridolin - den tyska ”Tjorven”

Publicerad 3 april

Text Mårten Carlsson

När Volkswagen skulle skapa en postbil gjorde man ett grundligt jobb.



Volkswagen typ 2 blev fort bästsäljaren på hela skåpbilsmarknanden, men den passade inte till allt.

Tyska postverket Bundespost såg ett problem med den, den var för stor och klumpig för vanliga postrundan helt enkelt.

Under femtiotalet byggde Volkswagen några skåpbilsprototyper på den vanliga typ 1 också, men ingen av dom kom att fungera riktigt bra i praktiken heller.

Det kom dock att dröja fram til 1962 innan Bundespost gav Volkswagen en direkt förfrågan att bygga en bil för deras ändamål.

Man behövde först och främst ett starkare och bredare chassi, och det hade man, nämligen Karmann Ghia. Så troligen är typ 147 den enda skåpbil som utvecklats ur ett sportbilschassi.

Typ 147 var beteckningen när den färdiga bilen sattes i tjänst 1964, men kallades allmänt Fridolin av någon diffus anledning. Tillverkningen skedde hos Westfalia i Wiedenbrück, som redan gjorde campingbilar på typ 2 bussen.

Fridolin var enbart byggd för postalt bruk och såldes aldrig på allmänna marknaden. 1200 Fridoliner kom att tjänstgöra hos Schweiziska posten, resten stannade hos Bundespost, förutom ett litet antal som blev servicefordon hos Lufthansa.

6139 stycken Fridolin levererades fram till 1974. Då fanns det modernare och smidigare alternativ för brevbärarna att åka i. Fridolin var trots sin enkelhet en relativt dyr liten skåpbil, den kostade ungefär som en vanlig typ 2.



Med typ 1 fick man aldrig riktigt till det som postbil, trots några försök.



Fridolin var lösningen som kom 1964



Typ 2 användes förvisso också, för de större paketen.

Klassiker

11. Grattis Audi Quattro!

Publicerad 15 april 2009

I dag när Olivia och Oliver har namnsdag passar vi på att hylla Quattro.



Quattro betyder helt enkelt fyra på italienska och spanska, stavar du det med ett t så är betydelsen densamma fast på portugisiska.

När Audi Quattro introducerades på Genèvesalongen 1980 såg bilvärlden annorlunda ut. I Genèvekatalogen fanns en del för personbilar och en för fyrhjulsdrivna terränggående fordon.

Audi Quattro passade inte riktigt in i det mönstret, en sportkupé med permanent **fyrhjulsdrift** och **turboladdad motor**.

1980 hette rallykonkurrenterna saker som **Fiat 131 Abarth och Ford Escort RS 1800**. Med ändrade regler som tillät fyrhjulsdrivna bilar vardefinitivt en ny tid här.

Den första segern med en Audi Quattro tog **Hannu Mikkola** i Svenska Rallyt 1981. Senare samma år skulle **Michèle Mouton** bli historisk då hon vann San Remo-rallyt, det var första gången en kvinna vunnit ett VM-rally.

1982 tog Audi hem **konstruktörstiteln** efter att Mouton vunnit i Portugal, Grekland och Brasilien och Mikkola i Finland och Storbritannien.

1983 tog Audi nästa utvecklingssteg då Sport Quattron homologiserades för den nya Grupp B-klassen. Den 32 centimeter kortade karossen var 300 kilo lättare då många delar av tillverkade i kevlar och kolfiber.

1983 vann **Hannu Mikkola** VM-titeln och 1984 blev **Stig Blomqvist** världsmästare samtidigt som Audi också tog hem konstruktörstiteln. Nu började andra tillverkare komma ikapp med bilar som Peugeot 205 Turbo 16, Ford RS200, MG Metro 6R4 och Lancia Delta S4.

Utvecklingen skenade och under 1986 skedde flera tragiska dödsolyckor och Grupp B förbjöds inför 1987 års säsong.

Audi Quattro tillverkades mellan 1980 och 1991. De synliga förändringarna genom modellåren var små. Idag kallas Quattron ofta för **Urquattro** för att skilja den från senare Audimodeller med fyrhjulsdrift.



Vit lack, Audi Quattro - kan det bli mer 1980-tal?



1983 kom den kortade och lättade Sport Quattron. Den 2,1 liter stora turbofemman gav i gatbilsversion 306 hästkrafter vilket gjorde att 0-100 km/h klarades på 4,9 sekunder.



1984 blev Stig Blomqvist världsmästare med Audi Quattro.

Sport Quattro homologiserades för den nya Grupp B i rally.
Rallycirkusen blev allt nu allt snabbare och farligare.



En av de mest extrema versionerna av Quattro
var den som användes i backtävlingen Pikes Peak.

SPORT BLADET

12. Lewis Hamilton segrare i det 1000:e F1-loppet

Av Anna Andersson 2019-04-14 09:52

Mercedes tog en dubbelseger i Kinas GP



Lewis Hamilton är en av de stora förarna i F1-historien. Nu är han också segraren i F1-lopp nummer 1000. – Jag är verkligen lycklig, jublar den femfaldige världsmästaren.

Även om Valtteri Bottas hade starten av Kinas GP var det Lewis Hamilton som tog starten av historiens 1000:e F1-lopp.

– Jag fick lite hjulspinn i starten, det avgjorde loppet, säger Valtteri Bottas när han intervjuas efteråt.

– Det är så små detaljer som avgör numera.

De båda bilarna från Mercedes lyckades snart skaffa sig ett bra grepp om loppet. Bakom dem gjorde Ferraris Charles Leclerc en bättre inledning av loppet än kollegan Sebastian Vettel, men på det elfte varvet gav Ferrari honom ordern att släppa förbi Vettel.

– Ja, jag kände att jag kunde köra snabbare, men jag hade svårt att hitta rytmen och gjorde ett par uppblåsningar och tappade den fördel jag fick, säger Sebastian Vettel efter loppet.

– Målet var ju att jaga ikapp Mercedes, men det lyckades vi inte med. De var för snabba för oss. Detta är ett godkänt resultat, men det var ingen perfekt helg.

Tysken fick sedan också fördel av ett tidigare depåstopp, men varken han eller någon annan kunde hota Mercedes och teamet tog sin tredje dubbelseger på lika många lopp. Vettel slutade trea i Kina.

Valtteri Bottas vann premiären före Hamilton, men de två senaste tävlingshelgerna har Lewis Hamilton stått som segrare före sin kollega och det för första gången sedan 1992 som ett team inlett säsongen med tre dubbelsegrar.

– Det har varit en fantastisk inledning och detta var en fantastisk helg. Alla i teamet har jobbat så hårt, vi visste inte alls var vi stod när vi kom hit, säger Lewis Hamilton.

– Även Valtteri gjorde en bra helg och det är otroligt roligt att vi kan ge Mercedes en dubbelseger i det 1000:e loppet i F1-historien.

Segern i Kina gör att den femfaldige världsmästaren Lewis Hamilton nu även leder VM år 2019.

✓ ”Bedrövligt Ferrari” - Läs F1-bloggen med analysen av Kinas GP



LÄS OCKSÅ

PLUSRankning: Tidernas bästa F1-förare

F1-historiens vinnare - från Moss via Peterson till Hamilton

Det 100:e F1-loppet avgjordes på Nürburgring 1961 och vanns av Stirling Moss, Lotus.

Det 200:e loppet avgjordes i Monaco 1971 – och Jackie Stewart var först över mållinjen.

Det 300:e loppet vanns av en svensk, Ronnie Peterson vann Sydafrikas GP 1978 i en Lotus 78.

Det 400:e loppet avgjordes på Niki Laudas hemmabana, på Spielberg i Österrike. Han vann i en McLaren.

Det 500:e loppet avgjordes i Australien, Adelaide, 1990 och vanns av Nelson Piquet i en Benetton.

Det 600:e loppet kördes i Argentina, i Buenos Aires 1997 och segraren hette Jacques Villeneuve.

Det 700:e loppet avgjordes i Brasilien 2003 och först i mål var Kimi Räikkönen, men tio dagar senare var han tvungen att ge pokalen till Gian-Carlo Fisichella.

Det 800:e loppet avgjordes i Singapore 2008 och ni kommer ihåg det som crashgate, när Nelson Piquet Jr kraschade med flit så att Renaultkollegan Fernando Alonso som gjort ett tidigt depåstopp skulle kunna vinna.

Det 900:e loppet avgjordes i Bahrain år 2014. Segrare? Lewis Hamilton i en Mercedes.

Det 1000:e loppet avgjordes i Kina 2019. Återigen hette segraren Lewis Hamilton.

✓ Se fler höjdpunkter på viafree.se och matcherna live eller 48 timmar i efterhand på viaplay.se

SLUT